Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8358**

16. Wahlperiode 04. 03. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 16/8163 –

Termingerechte Fertigstellung der Rheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Rheintalbahn, auf der Strecke Karlsruhe–Basel, ist einer der bedeutendsten europäischen Schienenverkehrskorridore, insbesondere für den Güterverkehr. Sie ist eine der vorrangigen Achsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplanes.

Die Rheintalbahn bildet die Hauptzulaufstrecke für die Neuen Alpentransversalen (NEAT) im alpenquerenden Verkehr. Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz haben sich daher im Vertrag von Lugano zu einem gemeinsam abgestimmten Schienenausbau der NEAT und ihrer Zulaufstrecken verpflichtet. Die Schweiz gewährleistet darin den Ausbau der Lötschberg- und der Gotthardachse und die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum durchgehenden viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn. Der schweizerische Lötschbergbasis-Tunnel wurde bereits 2007 eröffnet, mit der Eröffnung der Strecke durch den Gotthardbasis-Tunnel und somit der Vertragsumsetzung durch die Schweiz wird für 2017/18 gerechnet.

Bereits heute ist die Rheintalstrecke laut Angaben der DB Netz AG zu 133 Prozent ausgelastet. Bis 2025 werden etwa doppelt soviel Güterzüge auf der viergleisigen Rheintalbahn unterwegs sein (Prognose des Regierungspräsidiums Freiburg 2008).

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn wird maßgeblich mit Mitteln des Bundes finanziert (ca. 4,7 Mrd. Euro). Der Eigenanteil der Deutschen Bahn AG (DB AG) beträgt ca. 250 Mio. Euro. Ausweislich des Berichtes zum Ausbau der Schienenwege 2007 wurden bisher 1,6 Mrd. Euro investiert. Bauherr der Rheintalbahn ist die Bundesrepublik Deutschland. Sie hat die DB AG mit der Ausführung beauftragt und diese wiederum die DB Projekt Bau GmbH.

Laut Medienberichten belegen interne Unterlagen der DB Netz AG, dass in den Ausbau der Rheintalbahn erst ab 2021 wieder nennenswerte Beträge investiert werden. Eine Fertigstellung der Rheintalbahn sei erst bis 2025 oder später möglich. Auf der unternehmensinternen Prioritätenliste für die Umsetzung der Aus- und Neubauprojekte der Schienenwege des Bundes rangiere die

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Februar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Rheintalbahn nach Angaben der Stuttgarter Nachrichten noch hinter anderen Großprojekten des Bundes wie der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und dem Ausbau der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim (Stuttgarter Nachrichten, 7. Februar 2008; ka-news, 9. Februar 2008). Diese Pläne spiegeln sich auch in einer im September 2007 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellten Präsentation wider.

Die DB AG stellt in ihrer Pressemitteilung vom 7. Februar 2008 dazu fest, dass der Ausbau der Rheintalbahn bis 2020 abgeschlossen sein könne, wenn der Bund die Finanzierung entsprechend absichere. Der Realisierungszeitraum, so die DB AG, hinge letztendlich von den Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes ab. Der Ausbau der Rheintalbahn und das Projekt Stuttgart 21 würden parallel betrieben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung misst dem Vorhaben Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel hohe Bedeutung zu, da das Vorhaben Teil des für Deutschland bedeutendsten alpenquerenden Korridors für den Schienenverkehr ist. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung im Jahre 2004 zusätzliche Planungsmittel in Höhe von 25 Mio. Euro für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel bereitgestellt, um die Ausbauplanungen voranzutreiben. Damit konnte erreicht werden, dass bis 2007 sämtliche Planfeststellungsverfahren auf dem deutschen Streckenabschnitt zwischen Offenburg und Basel von dem dafür zuständigen Eisenbahnbundesamt eingeleitet werden konnten. Die Bundesregierung ist an der zügigen Schaffung des Baurechts interessiert, dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der zum Teil schwierigen örtlichen Verhältnisse im Oberrheinteil, in dem sich drei Verkehrsträger auf engem Raum konzentrieren, entsprechend schwierige Abwägungsprozesse durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen sind, um Interessenkonflikte in einem gesetzlich geordneten Verfahren zu würdigen und angemessen zum Ausgleich zu bringen.

Darüber hinaus hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Verkehrsministern Italiens, der Niederlande und der Schweiz im März 2006 einen „Letter of Intent“ über die Ausrüstung des Schienenkorridors Rotterdam–Genua mit dem europäisch genormten Leit- und Sicherungssystem European Train Control System (ETCS) unterzeichnet. Darin verpflichtet sich die Bundesregierung den deutschen Streckenabschnitt zwischen Emmerich und Basel Badischer Bahnhof bis 2015 mit ETCS Level 2 auszustatten. Auch hieraus wird deutlich, welche große Bedeutung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zur Bewältigung der europäischen Güterverkehrsströme zukommt.

Bisher besteht im südbadischen Abschnitt zwischen Offenburg und Basel Baurecht im Planfeststellungsabschnitt 9.1 zwischen Schliengen und Eimeldingen. Hier laufen die Bauarbeiten an der Errichtung des 9,4 km langen Katzenbergtunnels und seiner Anbindung an die bestehende Rheintalbahn auf Hochtouren. Der Bund stellt hierfür bis Ende 2011 Bundesmittel in Höhe von 548 Mio. Euro bereit.

Noch in diesem Jahr strebt die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG zur Anbindung einer von der Schweiz auf deren Gebiet geplanten neuen Rheinbrücke an das deutsche Streckennetz an. Unter anderem müssen in diesem Zusammenhang ein neues elektronisches Stellwerk im von der DB Netz AG betriebenen Badischen Bahnhof in Basel errichtet und neue Gleise und Weichen verlegt werden.

1. Welche konkreten Vereinbarungen wurden im Schweizerisch-deutschen Staatsvertrag abgeschlossen?

In der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements von 1995 (Vertrag von Lugano) wird die Absicht zum Ausdruck gebracht, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz, insbesondere im Hinblick auf die NEAT zu schaffen.

2. Gibt es über den Staatsvertrag von Lugano hinaus weitere vertragliche Vereinbarungen zum Ausbau der Rheintalbahn und ihrer Fertigstellung?

Der Bund hat bisher zwei Finanzierungsvereinbarungen gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) zum Ausbau der ABS/NBS Karlsruhe–Basel geschlossen. Sie umfassen zum einen den Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg und zum anderen den Abschnitt Buggingen–Basel (Streckenabschnitt 9).

3. Auf welchen Termin zur Fertigstellung der Rheintalbahn haben sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Deutsch-Schweizerischen Lenkungsausschuss geeinigt?

   Kann die Bundesrepublik Deutschland diesen Termin einhalten?

   Falls nein, warum toleriert die Bundesregierung die Verschleppung des Ausbaus durch die DB AG?

In den Sitzungen des Lenkungsausschusses haben sich die beteiligten Länder über den jeweiligen Stand der Investitionsmaßnahmen informiert. Festlegungen zur Fertigstellung der Rheintalbahn wurden nicht getroffen.

4. Welche Ansprüche bzw. Sanktionen kann die Schweiz gegenüber der Bundesrepublik Deutschland geltend machen, wenn sich die Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erst Jahre nach der Fertigstellung der betreffenden schweizerischen Schienenabschnitte erfolgt?

Keine

5. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der Ausbau der Rheintalbahn nicht rechtzeitig mit der Fertigstellung der Neuen Alpentransversale (NEAT) 2017/18 vollendet sein wird, falls nein, warum nicht?

Eine zeitgleiche Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel mit der NEAT bleibt Ziel der Bundesregierung. Allerdings können sichere Abschätzungen zum Fertigstellungstermin erst nach Vorliegen aller bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse gegeben werden, weil erst dann der Ausbauumfang und die daraus resultierenden finanziellen Erfordernisse und zeitlichen Abfolgen genau bestimmbar sind.

6. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur internen Priorisierung der Schienenprojekte des vordringlichen Bedarfs durch die DB AG vor?

7. Erfüllt die vorgenommene Priorisierung der Aus- und Neubauprojekte des Bundes durch die DB AG die Vorgaben des Bundes gemäß Bundesverkehrswegeplan, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Investitionsrahmenplan und Bedarfsplan?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) führt jährlich Abstimmungsgespräche mit den EIU zur Abstimmung und Festlegung der mittelfristigen Finanzplanung und Priorisierung der Vorhaben des Bedarfsplans durch. Die Festlegungen erfolgen in gegenseitigem Einvernehmen. Dabei werden die gesetzlichen Bestimmungen und die Vorgaben des BSWAG und des Bedarfsplans, der Anlage des Gesetzes ist, beachtet. Das gilt naturgemäß auch für den vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2003 und für den vom BMVBS erstellten Investitionsrahmenplan, der die mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik darstellt.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass sich die Fertigstellung der Rheintalbahn laut der internen Planungen der DB AG um mindestens 5 bis 10 Jahre verzögern soll?

In der Presseinformation der DB AG vom 7. Februar 2008 erklärt die DB AG, dass Medienberichte, wonach sich der Ausbau der Rheintalbahn verzögern würde, jeglicher Grundlage entbehrten. Die Bundesregierung teilt diese Auffassung.

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG ergreifen, damit der prognostizierte Güterverkehr im alpenquerenden Verkehr nicht ausschließlich im Straßengüterverkehr abgewickelt wird, wenn die Kapazitätserweiterung der Rheintalbahn nicht termingerecht erfolgt?

Die Erweiterung der Kapazitäten auf der Rheintalbahn erfolgt gemäß dem geltenden Bedarfsplan Schiene und unter Berücksichtigung der Entwicklung der Verkehrsnachfrage.

10. Sind die Aussagen in den Stuttgarter Nachrichten vom 7. Februar 2008 zutreffend, dass zunächst der Ausbau des Knotens Stuttgart und der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sowie die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim vorangetrieben werden sollen, bevor der Ausbau der Rheintalbahn, mit Ausnahme des Katzenbergtunnels, fortgesetzt werden kann?

    Falls nicht, in welchem Umfang stehen in den nächsten zehn Jahren Bundesmittel für den Ausbau der Rheintalbahn zur Verfügung?

Die Aussagen in den Stuttgarter Nachrichten vom 7. Februar 2008 sind unzutreffend. Auf die Presseinformation der DB AG vom 7. Februar 2008 wird hingewiesen. Die Dotierung des Projekts außerhalb des Planfeststellungsabschnitts 9.1 (Streckenabschnitt Schliengen–Eimeldingen/Katzenbergtunnel) hängt von Zeitpunkt und Inhalt der noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse und von der Höhe der vom Haushaltsgesetzgeber zukünftig zur Verfügung gestellten Mittel für die Eisenbahnen des Bundes ab.

11. Wie hoch ist der aktuelle Baufortschritt (Bauvolumen und Streckenlänge) bezogen auf den Fertigstellungstermin im Jahr 2017/18 (Angaben bitte in Prozent bezogen auf die Gesamtstreckenkilometer ausweisen)?

Von der Gesamtlänge des Neubaustreckenabschnitts von 187 km (= 100 Prozent) wurde 2004 der Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg (Länge ca. 44 km ≈ 23,5 Prozent) in Betrieb genommen. Zurzeit im Bau ist der Planfeststellungsabschnitt 9.1 (Schliengen–Eimeldingen/Katzenbergtunnel; Länge ca. 21 km ≈ 11,2 Prozent). Insgesamt wurden bis Ende 2007 ca. 1,7 Mrd. Euro aufgewandt.

12. Wie hoch ist der Betrag der 2007 in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert wurde?

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes haben die EIU im Jahre 2007 Bundesmittel i. H. v. rund 97 Mio. Euro (Bau- und Planungskosten) zulasten dieses Projektes abgerufen. Zu den von den EIU darüber hinaus in 2007 investierten Eigenmitteln liegen der Bundesregierung noch keine Informationen vor.

13. Welche Summe müsste der Bund jährlich ab 1. Januar 2008 im Durchschnitt bereitstellen, damit der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn noch bis 2017/18 abgeschlossen werden kann, und wie hoch wäre der jährliche Betrag bei einer Fertigstellung im Jahr 2020

    a) auf der Basis der Gesamtkostenrechnung von 4,7 Mrd. Euro,

    b) auf der Basis teilweise geschätzter Mehrkosten aufgrund von lärmschutzbedingter Verlegung und Untertunnelung (Offenburg)?

14. Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, dass der Bund ca. ein Viertel des Jahresvolumens der Mittel für den Aus- und Neubau von Schienenwegen des Bundes in den nächsten neun Jahren für die Rheintalbahn zur Verfügung stellen kann, obwohl der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Investitionsrahmenplan (IRP) eine Vielzahl von Projekten mit hohem Investitionsvolumen als vordringlich ausweisen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor Erlass bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse, in denen der konkrete Umfang der Baumaßnahme beschrieben wird, sind Mutmaßungen über zukünftig erforderliche Jahresraten spekulativ.

15. Wird die Bundesregierung angesichts der wahrscheinlichen Engpässe im Güterverkehr auf eine Priorisierung der Schienengüterstrecken drängen bzw. auf die doppelte Nutzbarkeit (Güter- und Personenverkehr) beim Neubau achten?

Die Priorisierung der Investitionen in das Schienennetz erfolgt grundsätzlich nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien. Die Beseitigung möglicher Engpässe für den Güterverkehr ist dabei ein wichtiger verkehrlicher Aspekt.

16. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin ergreifen, damit die DB AG jährlich ausreichend Mittel in den viergleisigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert, so dass dieser bis 2017/18 abgeschlossen werden kann?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

17. Wird die Bundesregierung, wie von der DB AG angeregt, zusätzliche Mittel beim Deutschen Bundestag beantragen, um den Ausbau der Rheintalstrecke zu beschleunigen?

    Falls ja, in welcher Höhe?

    Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?

Über die Beantragung von Investitionsmitteln wird die Bundesregierung mit Aufstellung des Bundeshaushalts entscheiden.

18. Hat die Bundesregierung bzw. die DB AG andere Streckenalternativen, die zeitweilig genutzt werden können?

Die DB Netz AG vergibt ihre Fahrplantrassen nach einem fest definierten Verfahren, welches von der Bundesnetzagentur überwacht wird.

19. Welche Kapazitätsausweitungen im Rheintal stehen nach jetzigem Stand mit der Fertigstellung der schweizerischen Gotthardachse ab 2017/18 zur Verfügung?

    Wo, und wie sollen diese von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt verladen werden?

Im Rheintal wird der nach dem BVWP definierte Ausbauzustand hergestellt.

20. Wird die Bundesregierung der DB AG und dem Deutschen Bundestag nahelegen, neue Prioritäten beim Ausbau der Schieneninfrastruktur zu setzen: Ausbau der für den Güterverkehr nutzbaren Strecken, Nutzung von Nebennetzen, Doppelnutzung von Neubaustrecken bei gleichzeitigem Verzicht auf Hochgeschwindigkeiten von 205 km/h und mehr?

Die Bundesregierung trifft Entscheidungen zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entsprechend den Festlegungen im BVWP den Bedarfsgesetzen und dem IRP.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333